VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 167)
z dnia 11 lipca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 167)

11 lipca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w związku z interwencją ambasadorów: Francji, Holandii, Niemiec, Austrii oraz Portugalii u wicepremiera, ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego w sprawie sporu między zagranicznymi firmami budującymi drogi w Polsce a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczącą zagadnień:

– jaka jest faktyczna skala roszczeń i podstawa tych roszczeń wobec Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,

– jakie firmy wystąpiły z roszczeniami, o których mowa w pkt 1,

– jakie są rzeczywiste powody zejść przez generalnych wykonawców z placów budowy dróg.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Marek Korowajczyk** zastępca dyrektora Departamentu Promocji i Współpracy Dwustronnej Ministerstwa Gospodarki, **Stanisław Jarosz** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Lech Witecki** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Jarosław Duszewski** przedstawiciel Alpine Bau w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobru państwu. Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Dzisiejsze posiedzenie został zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów. W tym wypadku jest to wniosek grupy posłów Prawa i Sprawiedliwości. Witam przybyłych państwa posłów. Witam zaproszonych gości. Resort reprezentowany jest przez sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pana Zbigniewa Rynasiewicza. Witam pana z całym zespołem. Witam generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad – również z zespołem.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w związku z interwencją ambasadorów: Francji. Holandii, Niemiec, Austrii oraz Portugalii u wicepremiera, ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego w sprawie sporu między zagranicznymi firmami budującymi drogi w Polsce a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczącą zagadnień zawartych w pytaniach:

1) Jaka jest faktyczna skala roszczeń i podstawa tych roszczeń wobec Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad?

2) Jakie firmy wystąpiły z roszczeniami, o których mowa w pkt 1?

3) Jakie są rzeczywiste powody zejść przez generalnych wykonawców z placów budowy dróg?

Przystępujemy do realizacji porządku. Bardzo proszę o zabranie głosu przez przewodniczącego Andrzeja Adamczyka, w imieniu wnioskodawców. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie, panowie posłowie, szanowni goście. Przede wszystkim pragnę zwrócić uwagę, że dzisiejsze posiedzenie, zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu dotyczy przede wszystkim kondycji budownictwa drogowego w Polsce. Tak wynika z wniosku złożonego do Komisji. Wnioskodawcy nie stają po stronie wnoszących pismo do premiera Piechocińskiego sześciu rządów krajów europejskich, bo w imieniu tychże rządów występują ambasadorowie. To ten list, zawarte w nim argumenty, wątpliwości i informacje kazały nam złożyć wniosek właśnie w trybie art. 152. Grupa wnioskodawców nie jest tutaj grupą lobbującą za firmami, o których mówią ambasadorzy w swoim liście. My dzisiaj mamy nadzieję mówić o kondycji drogownictwa w Polsce. O procedurach, o zasadach prowadzenia inwestycji, o stanie ekonomicznym, finansowym firm realizujących przedsięwzięcia w Polsce. To przede wszystkim.

We wniosku złożonym do Przewodniczącego Komisji Infrastruktury zwróciliśmy się z trzema pytaniami. I to, panie przewodniczący, jest oś dzisiejszej debaty. To nie problem firm konkretnych, o których mówią ambasadorowie. To problem całego sektora budownictwa drogowego. A, że w tym sektorze funkcjonują firmy niemieckie, portugalskie czy inne, to już jest jakby rzeczą naturalną. Zresztą wielokrotnie podnosiliśmy problem organizacji inwestycji drogowych przez stronę rządową. Wielokrotnie na przestrzeni, co najmniej ostatnich sześciu lat.

Rozpoczynając to wystąpienie chciałem przede wszystkim zaprotestować wobec trybu zasad zaproszenia gości na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Z dzisiejszego posiedzenia Komisji z założenia wykluczeni zostali wszyscy ci, którzy zrzeszają się w różnych organizacjach branżowych, tworząc tzw. stronę społeczną. Na dzisiejsze posiedzenie nie zostało wystosowane – pomimo różnorakich zabiegów – zaproszenie do ogólnopolskich organizacji. Nie zostało także wystosowane zaproszenie do osób indywidualnych – uważam, że ekspertów – które na temat stanu realizacji inwestycji drogowych w Polsce i przyczyn ich załamania mogą powiedzieć bardzo dużo. W końcu, mimo różnorakich zabiegów, nie została zaproszona osoba, która mogłaby wystąpić w imieniu autorów tego listu, o którym pan przewodniczący i ja tu dzisiaj mówimy.

Spotkałem się z zarzutami, że oto próbujemy wspierać inne państwa Unii Europejskiej, że oto próbujemy wspierać firmy zagraniczne. Nic bardziej mylnego. Jeszcze raz powtarzam – mamy nadzieję, że główną osią dzisiejszej debaty jest przede wszystkim informacja, jaka jest faktyczna skala roszczeń i podstawa tych roszczeń wobec Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To po pierwsze. Jakie firmy wystąpiły z roszczeniami, o których mowa w pkt 1, i jakie są rzeczywiste powody zejść przez generalnych wykonawców z placów budowy dróg? Do tej pory byliśmy informowani, że skala roszczeń to jest od 2 do 3 mld zł. Dzisiaj mamy informacje, że jest to około 10 mld zł. Jeżeli by uznać, że tylko część tych roszczeń zostanie uznana przez sądy, to są to niebotyczne kwoty.

Chcemy mówić nie tylko o tym, jakie będzie źródło finansowania pokrycia ewentualnych roszczeń, ale co doprowadziło do takiej skali i kogo z naszego obiegu gospodarczego należy wyeliminować. Mam tutaj przede wszystkim na myśli organizatorów tychże inwestycji.

Przypomnę. W ubiegłym roku upadło 887 przedsiębiorstw. A co trzecie przedsiębiorstwo, które upadło, było związane z sektorem budowlanym. Dzisiaj wejście w proces inwestycyjny w drogownictwie w Polsce jest dla europejskich firm niczym wejście do kasyna. To istny hazard. O tym wielokrotnie mówiliśmy. Dzisiaj możemy powiedzieć tak – w imieniu sześciu rządów europejskich kierowany jest list do wicepremiera Janusza Piechocińskiego. Zadawaliśmy sobie pytanie: dlaczego do wicepremiera, dlaczego do ministra gospodarki? I myślę, że znaleźliśmy właściwą odpowiedź. Dzisiaj resort transportu, minister transportu i agendy odpowiedzialne za organizację inwestycji drogowych są tak skompromitowane, że już rządy państw obcych kierują takie wystąpienia

do szefa resortu gospodarki, do wicepremiera, a nie kierują tego do właściwego adresata, jakim powinien być minister transportu. I to prawdopodobnie jest przyczyną takiego stanu rzeczy.

Ale kiedy słyszymy, że występujemy w obronie firm i przedsiębiorców z obcych państw, to również należy wziąć pod uwagę stanowisko z dnia 10 lipca sygnowane przez Ogólnopolską Izbę Gospodarczą Drogownictwa – pana prezesa Wojciecha Malusiego, Związek Pracodawców Branży Usług Inżynierskich – pana Rafała Bałdysa, Stowarzyszenie Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców – pana Tomasza Latawca, Polski Związek Pracodawców Budownictwa – pana Jana Stylińskiego. W tym liście m.in. piszą: „Z przykrością stwierdzamy, że jak dotąd polski rząd nie był zainteresowany stanowiskiem rodzimych firm oraz ich przedstawicieli branżowych nt. systemowych nieprawidłowości wdrażania infrastruktury. Dopiero eskalacja problemu poza granice Polski i osobiste zaangażowanie ambasadorów spowodowało, że poruszane od dawna zagadnienia zostały upublicznione. Niemniej, nawet wobec powyższego, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ewidentnie pozostaje niezainteresowane dialogiem i współpracą z wykonawcami i organizacjami branżowymi.”

Proszą państwa, co tu dodać? Ja nie będę czytał pełnej treści tego listu. Rozdałem skserowany list przed posiedzeniem Komisji. Przypomnę, że sygnatariusze tego listu również zabiegali o zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie Komisji, ale nie zostali zaproszeni. Część z nich jest obecna dzisiaj na sali. Część osób reprezentujących te organizacje jest obecna na sali. Nie ma pana prezesa Wojciecha Malusiego, który z przyczyn zdrowotnych niestety nie może być od rozpoczęcia tego posiedzenia, ale mam nadzieję, że dotrze do nas. I mam nadzieję, panie przewodniczący, że tymże przedstawicielom organizacji branżowych nie odmówi pan głosu. Bo w innym przypadku będziemy musieli podjąć kroki bardziej radykalne, a tego po prostu nie chcemy.

My chcemy rozmawiać i dyskutować o problemach branży. Nie chcemy eskalować tutaj napięcia. Jeżeli mówimy tutaj o braku zaproszenia, o niewystosowaniu zaproszenia, możemy jednoznacznie stwierdzić, że mamy do czynienia z brakiem wyczucia skali problemu. Próbą zamiatania problemu pod dywan. A myślę, że przede wszystkim – strachu przed merytoryczną dyskusją. I my takiej merytorycznej dyskusji się domagamy.

Pan dyrektor Witecki – generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad może nas dzisiaj zasypać kolejnymi przykładami. Dzisiaj może pan dyrektor mówić dużo o FIDIC-u, o procesach FIDIC-u. Dzisiaj może pan zasypać nas tabelami, w których będą pokazane konkretne procesy sądowe, jakie toczycie z wykonawcami. Ale nas to dzisiaj nie interesuje, panie dyrektorze. Bo Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i ministerstwo to nie jest kancelaria prawna, która zajmuje się przede wszystkim procesami sądowymi i tymi procesami, ilością prowadzonych, wygranych, przegranych spraw, mogłaby się cieszyć. Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad to instytucja powołana do tego, by realizować inwestycje drogowe i administrować 18 tys. km dróg krajowych w Polsce. To przede wszystkim.

Dlatego też, już teraz z góry bardzo proszę, żeby nas pan nie epatował dzisiaj publicystyką. Jeżeli posiada pan materiały w tym zakresie, to proszę rozdać je posłom, a dzisiaj mówmy o tym, co jest *clou* tego problemu. Dzisiaj mówmy o tym, o czym piszą autorzy listu. Mam tutaj na myśli przedstawicieli sześciu państw, mam tutaj na myśli przywołany list organizacji branżowych. I mam tutaj wreszcie na myśli to, co kiedyś powiedział sam pan wicepremier Janusz Piechociński.

Bo oto pan wicepremier Janusz Piechociński w 2012 r. opublikował „Raport o sytuacji w drogownictwie 2012”. To jest ten raport. To jest raport pana wicepremiera Janusza Piechocińskiego. I myślę, że zamiast wysłuchiwać tejże publicystyki, tej informacji o FIDIC-u, o kolejnych procesach sądowych, o trudnościach i kłopotach, raczej posłuchajcie państwo co myśli adresat tych listów na temat sytuacji drogownictwa w Polsce.

„Uwag kilka o procesach inwestycyjnych.”. A przepraszam, czytam to dlatego, żeby nie było kolejny raz tak, że pseudolobbyści w osobach posłów, że antagoniści strony rządzącej tylko i wyłącznie krytykują, nie chcą pochwalić i na użytek kampanii politycznej mówią o problemach, które toczą sektor budownictwa drogowego w Polsce – żeby sprawa

była jasna. Bo odżegnuje się od czci i wiary posłów imputując im, oskarżając ich o reprezentowanie wrażych interesów, niespójnych z interesem państwowym.

Pisze pan Janusz Piechociński: „Uwag kilka o procesach inwestycyjnych. Z niepokojem obserwuję sygnały, które świadczą o tym, iż winą za opóźnienia oraz utratę płynności finansowej na wielu kontraktach autostradowych w Polsce obarcza się raz przede wszystkim generalnych wykonawców, drugi raz projektantów, trzeci – administrację drogową lub pogodę. Wielokrotnie szkoda, że bezskutecznie, proponowałem korektę w procesach inwestycyjnych, sygnalizowałem zagrożenia i uczulałem przed niechybnym, nadchodzącym »inwestycyjnym tsunami«...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie przewodniczący...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

„Rozpoczęcie niemal wszystkich...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący. Przepraszam, sekundę. Czy mógłbym prosić, z uwagi na wczorajsze doświadczenia z posiedzenia w sąsiedniej sali, gdzie także odbywają się posiedzenia, o ściszenie głosu?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze. Bardzo przepraszam. Wielokrotnie byłem przywoływany, żeby mówić głośniej, więc pewnie dlatego wypracowałem taką formę wypowiedzi.

„Rozpoczęcie niemal wszystkich inwestycji drogowych wiosną 2010 r.” – pisze dalej pan Janusz Piechociński, wicepremier obecnie – „zwiększyło dodatkowo popyt na specjalistyczne usługi podwykonawcze oraz na same materiały i kadry w krótkim czasie...”. I co dalej pisze pan Piechociński? „Można było przesunąć część kontraktów o kilka miesięcy zamiast pozwolić, aby rynek lub zwykły przypadek decydował o tym, co uda się zrobić na Euro. Ponadto część problemów ma swoje źródło już na etapie projektowania, przygotowania dokumentów kontraktowych i przetargów, np. przetargi na usługi projektowe są rozstrzygane wyłącznie dzięki kryterium najniższej ceny, a przecież jakość projektów zależy wprost proporcjonalnie od nakładu pracy, wiedzy i doświadczenia projektantów.”

I to, co jest niezmiernie ważne, co zawarł w Raporcie pan Piechociński, a czego nie chce zrozumieć strona rządowa, a szczególnie minister transportu i jego urzędnicy: „Drobne oszczędności w zamówieniach publicznych na projekt, powodują często gigantyczny wzrost kosztów inwestycji w budowie... Od pierwszego dnia kontraktu zamawiający stawia projektanta i wykonawcę po przeciwnych stronach barykady” – to są kolejne elementy diagnozy. I dalej „Zmiany...” – chodzi o zmiany w procesie inwestycyjnym, na budowie; ja tylko wyrywki tutaj czytam – „o których w krajach anglosaskich decydują młodzi projektanci i inżynierowie budowy urastają u nas do rangi problemu, które rozstrzygnąć może jedynie warszawska centrala zamawiającego. Dzieje się tak ze względów kontraktowych (strach przed podejmowaniem decyzji – lepiej niech sąd zdecyduje za nas czy faktycznie zmiana była konieczna) oraz dzięki obowiązującej nadinterpretacji prawa zamówień publicznych”. Dalej są myśli i ocena pana Piechocińskiego, adresata obydwu listów. Czytamy: „Problemy rozwiązane polubownie kosztują mniej, niż zerwane kontrakty lub wieloletnie procesy sądowe. Niestety, swoboda oznacza również uznaniowość, potencjalne pole do nadużyć, które w tej branży w Polsce, z przykrością o tym piszę, wystąpią na pewno... Sam fakt, że grupa budowlana z jednym z największych portfeli zamówień infrastrukturalnych w Polsce stoi na skraju bankructwa, pokazuje wyraźnie jak rozchwiany i ciężko chory jest rynek wykonawstwa drogowego”.

Powtórzę jeszcze raz – „sam fakt, że grupa budowlana z jednym z największych portfeli zamówień infrastrukturalnych w Polsce stoi na skraju bankructwa, pokazuje wyraźnie jak rozchwiany i ciężko chory jest rynek wykonawstwa drogowego w Polsce”.

I dalej pan Piechociński pisze: „Z wielu przyczyn popełniamy więc konsekwentnie wszystkie przerabiane w innych krajach oraz wynajdujemy nowe, nikomu wcześniej nieznane problemy w budownictwie. Efekty problemów, o których piszę, będą niestety widoczne już wkrótce”.

Przypomnę, to był 2012 r. Wydawałoby się, że wizjoner. Myślę jednak, że to bardzo celna ocena tego, co nastąpi, a w zasadzie nastąpiło. Nastąpi – to z perspektywy 2012 r.

Dalej pisze Piechociński: „Możliwe scenariusze dalszego rozwoju wypadków nie napawają niestety optymizmem: 1) najlepszy i najmniej realny – zamawiający (np. GDDiA w drogach, PKP PLK kolej) pod presją zaczną rozpatrywać część roszczeń (tych zasadnych), których zamierzali bronić w sądach. Wykonawcy dokończą inwestycje, będzie mniej zerwanych umów, natomiast urzędnicy narażą się na niekończące się kontrole i będą musieli bronić aneksów umów i wzrostu kosztów inwestycji". Przypomnę, że ten przypadek jest oceniany przez Piechocińskiego jako najlepszy, ale z drugiej strony najmniej realny. Tutaj się nie myli. Drugi z przypadków: „2) zerwanie kontraktów, nowe procedury przetargowe, wielomiesięczne, czasem wieloletnie opóźnienia i fala procesów sądowych z wykonawcami. Umowy do dokończenie inwestycji będą oczywiście dużo droższe. Scenariusz dobry dla silnych firm, które teraz dokładają do interesu, ale gdy zostaną na rynku sami – odbiją straty".

I trzeci scenariusz: „3) zerwanie kontraktów, po czym kontrakty na dokończenie rozdane będą z wolnej ręki, jak miało to miejsce w przypadku kontraktu na A2, który po COVEC dostał DSS. Taki scenariusz jest ryzykowny, balansuje na granicy prawa. Unia może zażądać zwrotu dofinansowania... Żaden z w/w scenariuszy nie gwarantuje sukcesu. Teraz najważniejsze jest szybkie wprowadzenie do praktyki inwestycyjnej, niejako »na wczoraj« następujących rozwiązań". I tu m.in. wymienione jest „odejście od najniższej ceny, jako jedynego kryterium wyłaniania wykonawcy".

Dalej pan Piechociński w swoim raporcie wymienia podstawowe słabości na etapie przygotowania inwestycji i ich konsekwencje. Wymienia m.in. „Wybór wykonawców poszczególnych faz przygotowawczych inwestycji w oparciu o zasadę jedynego kryterium: zasada najniższej ceny ofertowej, z możliwością wykorzystania użyczonych referencji, to element destrukcji rynku wykonawców".

Cieszę się bardzo, że znajdujemy w kolejnych słowach jakby odpowiedź na listy kierowane do pana Piechocińskiego. Ale teraz też rozumiem, dlaczego adresatem ich jest pan Piechociński, a nie minister transportu, a nie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

I dalej wymienia owe słabości: „Wybór inżyniera kontraktu w oparciu o zasadę najniższej ceny z możliwością wykorzystania użyczonych referencji, przy ograniczeniu zasad FIDIC i pozbawieniu inżyniera decyzyjności". I konkluzja „Kryterium najniższej ceny powoduje więcej szkód dla zamawiającego niż pozornych oszczędności, vide: sytuacja realizacyjna na A1, A2, A4, a także wartość roszczeń finansowych wykonawców".

A dalej „Jaskrawa sprzeczność pomiędzy stawianymi wymogami doświadczenia w realizacji kontraktów w oparciu o FIDIC z wyeliminowaniem wielu zapisów klauzul FIDIC oraz dodaniem nowych zapisów. Niechęć zamawiających do wprowadzania poleceń zmian i aneksów. Brak decyzyjności w przypadku konieczności udzielenia zamówień dodatkowych powodujący opóźnienia w realizacji".

Proszę państwa, polecam raport pana wicepremiera Janusza Piechocińskiego. Jeszcze raz powtarzam, człowiek o szerokich horyzontach, rozumiejący rynek zamówień publicznych w obszarze infrastruktury, niestety – mówię to z ubolewaniem – dzisiaj zajmuje się gospodarką, a powinien zajmować się transportem. I to jest chyba taka konkluzja po przeczytaniu tego raportu. Mam nadzieję, i kieruję to słowa do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, że odniesie się pan – zamiast epatować nas publicystyką, kolejnymi danymi i tabelami – do opinii pana wicepremiera Piechocińskiego.

Jeżeli mówicie panowie przez lata o tym, że wściekła opozycja kąsa i atakuje rząd, który w sposób najbardziej wydajny, najbardziej efektywny, najbardziej ekonomiczny, sprzyjający nie tylko przyszłym użytkownikom ale firmom drogowym, prowadzi ten proces inwestycyjny, to myślę, że tutaj nie czas i miejsce na tego typu debatę.

Bardzo proszę, w imieniu wnioskodawców, po raz wtóry o odpowiedź na nasze trzy podstawowe pytania zawarte we wniosku o zwołanie posiedzenia Komisji Infrastruktury. Proszę nie epatować tym czy ambasadorowie się mylą, czy nie. Bo mnie osobiście i wnioskodawców to nie interesuje. Mnie i wnioskodawców nie interesuje to czy w ocenie Ministerstwa Transportu i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ambasa-

dorzy zostali wprowadzeni w błąd, czy nie zostali wprowadzeni w błąd? To jest kwestia relacji pomiędzy ministrem transportu a ambasadorami. Bo mam nadzieję, że kiedyś na powrót zechcą rozmawiać z ministrem transportu. Zechcą prowadzić dialog i efektem tego dialogu będzie poprawa stanu inwestycji drogowych w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zanim oddam głos panu ministrowi, pozwólcie państwo, że wypowiem kilka zdań do pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka uzasadniającego, w imieniu wnioskodawców, zwołanie dzisiejszego posiedzenia. Otóż, panie przewodniczący, z wielką przykrością muszę powiedzieć – mimo, że jest pan bardzo doświadczonym parlamentarzystą – że po pierwsze wprowadza pan Wysoką Komisję w błąd, a po drugie, za pośrednictwem mediów, opinię publiczną w błąd. Ubolewam nad tym i stwierdzam, że przekroczył pan granice dobrego smaku debaty parlamentarnej odgrażając mi się, jako przewodniczącemu Komisji i zwołującemu posiedzenia i organizującemu pracę tej Komisji.

Po pierwsze, odsyłam pana do regulaminu Sejmu. Otóż, Komisje zwoływane w trybie art. 152 ust. 2 uprawniają przewodniczącego do ustalenia listy gości. Ja, w oparciu o wniosek – mam go przed sobą i za chwilę go w całości przeczytam – taką decyzję podjąłem i to jest uprawnienie tylko i wyłącznie przewodniczącego. Po drugie, nie można zmieniać tematu zawartego w porządku tego posiedzenia. Dodam – zawartego w państwa wniosku. Dzisiaj ja powinienem, takie mam uprawnienie, przerwać to posiedzenie, bo pan zupełnie zmienił temat posiedzenia. Pan, referując, stwierdził, że dzisiejsze posiedzenie dotyczy kondycji polskiego rynku wykonawczego na polskiej sieci dróg, co nie ma żadnego związku. Rozmawialiśmy zresztą w prezydium Komisji, że w konsekwencji dzisiejszego posiedzenia rzeczywiście może mieć miejsce następne posiedzenie, dotyczące kondycji polskiego rynku wykonawczego, kondycji polskich firm. Ja deklarowałem, że takie posiedzenie możemy zwołać i wtedy będą brać w nim udział wszyscy zainteresowani. Nigdy zresztą nie ograniczałem tego stronie społecznej.

Natomiast, jeśli chodzi o dzisiejsze posiedzenie, to wniosek brzmiał następująco: „Na podstawie art. 152 ust. 2 Regulaminu Sejmu RP, zwracamy się z prośbą o zwołanie w najbliższym możliwym terminie posiedzenia Komisji Infrastruktury dotyczącego interwencji Europejskich Ambasadorów u Wicepremiera, Ministra Gospodarki Janusza Piechocińskiego w sprawie sporu między zagranicznymi firmami budującymi drogi w Polsce, a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Jak opisuje Puls Biznesu, międzynarodowe firmy budowlane prowadzą obecnie spór z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, zarzucając jej m.in. wadliwe przygotowanie inwestycji i przerzucanie odpowiedzialności za problemy z ich realizacją. Firmy zwróciły się z prośbą o pomoc do europejskich organizacji branżowych, które interweniowały już w tej sprawie w Brukseli. W sprawę zaangażowali się również europejscy dyplomaci – Ambasadorzy Francji, Holandii, Irlandii, Niemiec, Austrii oraz Portugalii – którzy wystosowali list do Wicepremiera, Ministra Gospodarki Janusza Piechocińskiego. Zwracają w nim uwagę na problem w relacjach między odpowiedzialną za budowę dróg Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, a zagranicznymi firmami budującymi drogi w Polsce. Jak wynika z doniesień medialnych, Ambasadorowie podają w liście, że łącznie kwota roszczeń budowlanych, dochodzonych przed polskimi sądami, wynosi ok. 10 mld zł, a zleceniodawca celowo dopuszcza się opóźnień wypłat kwot należnych wykonawcom. Według Urszuli Nelken, rzecznik GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie zalega z płatnościami wobec wykonawców, a nawet dokonuje wypłat wcześniej niż wynika to z warunków umów. Puls Biznesu podaje, że GDDKiA do tej pory nie podała całkowitej kwoty roszczeń wykonawców. Pod koniec lutego br. zgłoszone do niej żądania według GDDKiA opiewały na kwotę 3 mld 800 ml zł, a sądowe spory na 3 mld 240 mln zł. W związku powyższym pojawiają się następujące pytania: 1. Jaka jest faktyczna skala roszczeń i podstawa tych roszczeń wobec Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad? 2. Jakie firmy wystąpiły z roszczeniami, o których mowa w pkt 1? 3. Jakie są rzeczywiste powody zejść przez generalnych wykonawców z placów budowy dróg? Na posiedzeniu Komisji w celu złożenia stosownych wyjaśnień i udzielenia odpowiedzi

na zadane przez posłów pytania uznajemy za niezbędną osobistą obecność Wicepremiera, Ministra Gospodarki pana Janusza Piechocińskiego, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pana Sławomira Nowaka. Do reprezentowania wnioskodawców upoważniamy pana posła Andrzeja Adamczyka."

Pytam więc pana przewodniczącego, w którym miejscu tego wniosku jest zawarta teza, że dzisiejsza debata ma dotyczyć kondycji wykonawców na polskiej sieci drogowej?

W związku z tym, ubolewam. Ubolewam. Tu są tak sformułowane pytania. Nie wolno mi, jako organizującemu dzisiejsze posiedzenie Komisji, zmienić porządku w żadnym calu. Nie wolno też żadnemu posłowi tego uczynić, zgodnie z regulaminem Sejmu. Także w imieniu wnioskodawców tego porządku zmienić nie można. W związku z tym, przykro mi, że zwracam uwagę tak doświadczonemu – jeszcze raz to podkreślam – posłowi, wiceprzewodniczącemu Komisji panu Andrzejowi Adamczykowi. I jeszcze jedną mam prośbę...Tak, tak powinienem zrobić, ale szanuję czas państwa – tych, którzy przyjechali – i odbędziemy to posiedzenie zgodnie z wnioskiem.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Było pytanie, chcę...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, pozwoli pan – jestem prowadzącym to posiedzenie. Panie ministrze, udzielam panu głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Z uwagą wysłuchaliśmy uzasadnienia pana przewodniczącego Adamczyka. Szczególnie jeśli chodzi o ten element dotyczący powstania płaszczyzny do debaty na temat kondycji firm, które biorą udział w procesie inwestycyjnym przy budowie polskich autostrad, dróg krajowych i dróg ekspresowych. Taka debata jest potrzebna. Ale czy taka debata może odbywać się po takich sformułowaniach, że resort transportu i generalna dyrekcja nie powinny brać w tym udziału, bo już są skompromitowane? To jest cytat z wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka. Jeżeli my tworzymy w taki sposób na Komisji Infrastruktury płaszczyznę do debaty, że eliminujemy jedną ze stron, która uczestniczy wprost w tym całym procesie inwestycyjnym, na samym starcie, to ja uważam – przykro mi to powiedzieć – że, jeśli taka będzie atmosfera na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, to takiej debaty w Komisji Infrastruktury nie będzie. Bo ona po prostu będzie niemożliwa – z naszej strony, oczywiście.

Z jednym się tylko zgadzam – chodzi o wypowiedź pana przewodniczącego Adamczyka – z dobrą opinią o panu premierze Januszu Piechocińskim. My również mamy dobrą opinię o panu premierze Januszu Piechocińskim. Tutaj akurat pójdę za tokiem myślenia pana przewodniczącego Adamczyka i zaproponuję państwu takie rozwiązanie. Skoro nie ma potrzeby i nie widzi pan przewodniczący potrzeby, jako reprezentant wnioskodawców, żeby bardzo precyzyjnie i dogłębnie przedstawić problem, to my prześlemy państwu prezentację przygotowaną przez generalną dyrekcję i każdy z państwa będzie mógł spokojnie się z nią zapoznać. Nie będziemy jej przedstawiać, nie będziemy państwu zabierać czasu, bo wnioskodawcy tego nie chcą. Wyrazili to w swoim wystąpieniu.

Natomiast odpowiemy słowami pana premiera Janusza Piechocińskiego, ponieważ w dniu dzisiejszym wystosował list do ambasadorów. Ten list odczytam w całości, tak jak pan przewodniczący Adamczyk zechciał cytować pana Janusza Piechocińskiego. Myślę, że akurat ten sposób odpowiedzi wprost wpisuje się w retorykę pana przewodniczącego Adamczyka.

Przedstawiam list, który został przekazany ambasadorom przez pana premiera Janusza Piechocińskiego.

„Z uwagą zapoznałem się z analizą Panów Ambasadorów dotyczącą problemów powstałych przy realizacji wielkich projektów inwestycyjnych w Polsce opartych o przetargi międzynarodowe. Rozumiejąc troskę Panów Ambasadorów o przedsiębiorstwa pochodzące z państw, które tak godnie reprezentujecie w naszym kraju, proszę o przyjęcie mojej opinii w tej sprawie.

W Polsce obowiązuje jeden, spójny dla polskich i zagranicznych firm, system zamówień publicznych. System ten jest częścią jednolitego rynku UE ponieważ oparty jest na dwóch fundamentalnych zasadach – przejrzystości i niedyskryminacyjnego dostępu do zamówień publicznych, niezależnie od pochodzenia przedsiębiorcy ubiegającego się o zamówienie publiczne. Wszystkie szczegółowe rozwiązania zawarte w polskich przepisach o zamówieniach publicznych, jak też praktyczne rozwiązania stosowane podczas udzielania zamówień publicznych służą realizacji wyżej wskazanych zasad. Dodatkowo, w wielu przypadkach, w których realizacja inwestycji jest częściowo finansowana z funduszy europejskich, pole manewru pozostawione inwestorowi jest jeszcze bardziej ograniczone.

W zakresie inwestycji drogowych inwestorem jest właściwy zarządca drogi (w przypadku dróg krajowych w imieniu Skarbu Państwa, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w przypadku pozostałych dróg właściwe władze samorządowe), który podpisuje umowę z wykonawcą – firmą bądź konsorcjum firm budowlanych, wybranych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Na gruncie prawa polskiego zasady udzielania zamówień publicznych są sprecyzowane w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych. Stanowi ona implementację do prawa polskiego przepisów odpowiednich dyrektyw Unii Europejskiej, w szczególności 2004/18/WE, 2004/17/WE, 89/665/EWG, i 92/13/EWG. W związku z tym nie tylko podstawowe zasady udzielania zamówień publicznych, w szczególności zasada równego traktowania wykonawców, zasada przejrzystości, bezstronności i obiektywizmu, uczciwej konkurencji i jawności, ale również szczegółowe przepisy określające procedury udzielania zamówień publicznych są takie same, jak w innych krajach Unii Europejskiej, w tym również w krajach Panów Ambasadorów.

W postępowaniach ogłaszanych przez GDDKiA mogła brać udział każda zainteresowana i spełniająca wymogi zamówienia firma, bez względu na kraj pochodzenia. Przytoczona powyżej ustawa nakłada jednak na inwestora obowiązek wyboru oferty najkorzystniejszej na podstawie kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. Na tych samych zasadach oparta jest polityka wszystkich państw europejskich.

W tym miejscu warto podkreślić, że większość postępowań o udzielenie zamówień publicznych na roboty budowlane prowadzonych przez GDDKiA była kontrolowana przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych w trybie kontroli uprzedniej, czyli przed zawarciem umowy z wykonawcami (zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych ww. kontroli podlegają zamówienia na roboty budowlane, współfinansowane ze środków UE, o wartości równej lub powyżej 20 mln euro). Wyniki kontroli w większości przypadków były pozytywne i nie wskazywały na dokonanie rażących naruszeń ustawy Prawo zamówień publicznych. Zamówienia prowadzone przez GDDKiA są również przedmiotem kontroli instytucji systemu zarządzania i kontroli programów operacyjnych, jak również instytucji UE – Komisji Europejskiej i Europejskiego Trybunału Obrachunkowego. Należy podkreślić, że pojawiające się nieprawidłowości mają charakter jednostkowy, natomiast system kontroli zamówień publicznych jest oceniany przez ww. instytucje pozytywnie. Ponadto, po dokonaniu zalecanego przez Komisję Europejską przeglądu kontraktów budowlanych realizowanych przez GDDKiA stwierdzono ponadprzeciętną konkurencyjność w przetargach GDDKiA oraz brak symptomów zmów przetargowych. Wynikami kontroli dysponuje Komisja Europejska.

Na podstawie prowadzonego przez resort transportu monitoringu realizacji kontraktów drogowych można jednak wysnuć wniosek, iż firmy (bez względu na to czy polskie, czy zagraniczne) przystępując do przetargów i podpisując kolejne umowy w wielu przypadkach nie liczyły się z konsekwencjami zapisów kontraktowych. Wielu wykonawców, aby tylko uzyskać zamówienie, skalkulowało koszty wykonania robót na poziomie, który oceniają obecnie jako niewystarczający. Byłoby jednak nieuczciwe w stosunku do innych uczestników procesu udzielania zamówień publicznych, którzy zaproponowali, inaczej kalkulując ryzyko związane z zamówieniem, wyższe ceny i nie uzyskali zamówienia, gdyby w takiej sytuacji GDDKiA zwiększała wynagrodzenie wybranego wykonawcy.

Stanowiłoby to istotną zmianę warunków zamówienia, zakazaną przez unijne przepisy dotyczące zamówień publicznych i orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE. Również Komisja Europejska, dążąc do zapewnienia uczciwej konkurencji, w sposób restrykcyjny interpretuje przepisy dotyczące możliwości zmiany umowy.

Kontrakty stosowane przez GDDKiA zawierają zapisy będące *de facto* powieleniem zapisów Ogólnych Warunków Kontraktu FIDIC – które uprawniają wykonawcę do otrzymania dodatkowego wynagrodzenia w przypadku:

– błędu w wymaganiach Zamawiającego,
– braku dostępu do terenu,
– nieprzewidywalnych warunków gruntowych,
– wystąpienia znalezisk archeologicznych,
– wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych,
– wystąpienia błędów projektowych,
– wystąpienia znalezisk amunicji i niewybuchów,
– wystąpienia siły wyższej.

Takie zapisy stosowane przez GDDKiA przyczyniają się również do zwiększenia płynności finansowej wykonawców w przypadku wystąpienia w/w zdarzeń mających wpływ na kontrakt.

Pojawiające się problemy na tle »zwlekania« z wypłatą wykonawcom wynagrodzenia za zrealizowane zamówienia odnoszą się nie do zamówień wykonanych w sposób należyty, lecz do przypadków, gdzie zamawiający mają uzasadnione wątpliwości co do jakości otrzymanego świadczenia.

Przepisy nie wprowadzają sankcji wykluczenia wykonawcy z udziału w przyszłych zamówieniach publicznych ze względu na skierowanie sprawy (dotyczącej innego zamówienia) na drogę sądową. Przesłance wykluczenia z udziału w postępowaniu, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, podlegają wykonawcy zobowiązani do naprawienia szkody lub zapłaty kary umownej stwierdzonej prawomocnym orzeczeniem sądu.

Jednocześnie, jak poinformowała mnie GDDKiA, odsetek roszczeń firm budowlanych wobec tej instytucji uwzględnianych przez sądy nie przekracza 10%.

Obawy Panów, iż w skrajnych przypadkach proponowane zmiany w prawie zamówień publicznych mogą prowadzić do podwójnych płatności na rzecz podwykonawców kosztem wykonawcy, są nieuzasadnione. Propozycje zawarte w procedowanym obecnie w Sejmie projekcie ustawy mającej na celu ochronę podwykonawców są zgodne z prawem unijnym. Zawarte w przedłożeniu rządowym przepisy w zakresie podwykonawstwa nie wykraczają poza to, co jest przewidziane w porządku prawnym innych państw członkowskich UE, w tym także państw reprezentowanych przez Panów Ambasadorów.

Obok prac legislacyjnych zostały podjęte również działania pozalegislacyjne. W związku z negatywnymi doświadczeniami związanymi z brakiem regulowania przez wykonawców wymagalnych zobowiązań wobec podwykonawców, usługodawców i dostawców, w nowo ogłaszanych postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego na budowę dróg GDDKiA zawiera zapisy, mające na celu ochronę tych podmiotów (podwykonawców, usługodawców, dostawców) i zapobieżenie sytuacjom, w których nie otrzymają wynagrodzenia za zakres wykonanych oraz odebranych prac lub robót.

Z drugiej jednak strony kontrakty realizowane przez GDDKiA zawierają szereg instrumentów wspierających płynność finansową wykonawców. Do takich działań wspierających wykonawców można zaliczyć:

– stosowanie zaliczek na kontraktach (zabezpieczonych gwarancją bankową),
– dokonywania płatności za materiały zgromadzone na placu budowy,
– stosowanie waloryzacji cen jednostkowych w oparciu o wskaźniki Głównego Urzędu Statystycznego (wskaźniki liczone na podstawie ankiet wypełnianych przez branżę budowlaną),
– wyrażenie zgody na cesje wierzytelności,
– wyrażenie zgody na factoring,
– dokonywanie płatności wystawionych faktur nawet w terminie 3-5 dni.

Z informacji uzyskiwanych wprost od przedstawicieli branży budowlanej wynika, iż powyższe działania w sposób znaczny ułatwiają zachowanie właściwej płynności finansowej w toku realizacji kontraktu. Pomimo, iż do chwili obecnej zastosowanie w/w działań miało miejsce na kontraktach GDDKiA, to w nowo ogłaszanych postępowaniach o udzielenie zamówień zostaną one zastosowane na szeroką skalę.

Chciałbym zapewnić, iż wbrew obiegowej opinii, rząd polski nie pozostawił branży budowlanej samej sobie z jej problemami. Musimy dbać o interesy Skarbu Państwa, ale los firm wykonawczych nie jest nam obojętny. Wzajemna współpraca stron powinna jednak opierać się na obowiązujących przepisach prawnych, a każdy wykonawca powinien uwzględnić czynniki ryzyka w cenie ofertowej. Zależy nam na kreowaniu pozytywnego wizerunku środowiska biznesowego i Polski na rynkach międzynarodowych i wszystkie podejmowane przez nas działania mają temu służyć. Chcąc jeszcze lepiej przygotować się do nowej perspektywy finansowej, zamierzam w drugiej połowie roku zorganizować w Ministerstwie Gospodarki warsztaty będące wymianą doświadczeń odnośnie sytuacji przedsiębiorstw wykorzystujących fundusze strukturalne. Liczę na aktywny udział krajów reprezentowanych przez Panów Ambasadorów.

Ponadto, chcąc przedyskutować z Panami Ambasadorami bardziej szczegółowo wyzwania stojące zarówno przed polską administracją, jak i firmami budowlanymi, pozwolę sobie w najbliższym czasie zaprosić Panów na indywidualne spotkania.

Liczymy, że w oparciu o fundusze w ramach nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej Polska w latach 2014-2020 będzie kontynuować ambitny program rozbudowy infrastruktury drogowej. W dniu 4 czerwca br. Rada Ministrów przyjęła zmianę do obowiązującego Programu Budowy Dróg Krajowych, umożliwiającą ogłaszanie przetargów na inwestycje, które będą finansowane z funduszy UE w kolejnych latach. Ogłoszonych zostało już 18 przetargów, a do końca roku zostanie ogłoszonych jeszcze ok. 37 przetargów, w sumie 55 na kwotę ponad 35 mld zł. Wyrażam głęboką nadzieję, że w realizacji tego programu uczestniczyć będą nadal wykonawcy z reprezentowanych przez Panów Ambasadorów krajów.” I tu podpis pana premiera. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, kto z państwa? Proszę o zgłaszanie się. Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Odczekałem specjalnie chwilę, aby się upewnić. Otóż, wydaje mi się, że po tej wymianie opinii na temat intencji zwołania dzisiejszego posiedzenia, a także po przytoczeniu postanowień regulaminowych, w tym stanie rzeczy porządek został wyczerpany. Rozumiem, że ta odpowiedź pana premiera Piechocińskiego jest z dzisiejszego dnia, więc nie mogliśmy jej poznać wcześniej. Ona, moim zdaniem, zamyka temat dzisiejszego posiedzenia. W związku z tym, składam wniosek o zamknięcie listy mówców, zamknięcie posiedzenia. Dziękuję.

W uzupełnieniu dodam, że w toku pojawiły się słuszne uwagi, że problematyka, jako taka, powinna być kontynuowana na innym posiedzeniu, w innym terminie zwołanym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Chcę się odnieść do tego wszystkiego. Otóż, mam nadzieję, że zostałem dobrze zrozumiany – ja nie przerwałem wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka, przemawiającego w imieniu wnioskodawców i uzasadniającego wniosek o zwołanie dzisiejszego posiedzenia, aczkolwiek powiedziałem, że porządek dzisiejszego posiedzenia dotyczy spraw zawartych w trzech podstawowych pytaniach. I ja mam nadzieję, że na te trzy podstawowe pytania uzyskamy odpowiedź. Dzisiaj nie ma miejsca debata o kondycji. Jeżeli zajdzie taka konieczność, to takie posiedzenie może się odbyć z udziałem strony społecznej, o którą upominał się pan przewodniczący w swojej wypowiedzi. Pan minister odniósł się do spraw – tu podzielam zdanie posła Arkadiusza Litwińskiego. Ponieważ pan przewodniczący w swoim wystąpieniu cytował pana premiera, wtedy jeszcze posła, z Raportu, więc pan minister odpowiedział słowami premiera. I uważam, że rzeczywiście zachował się właściwie, bo takie było oczekiwanie pana posła wnioskodawcy.

Ja jednak będę nalegał, żeby były udzielone odpowiedzi na trzy pytania zawarte w porządku posiedzenia. Przypomnę je. Jaka jest faktyczna skala roszczeń wobec Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad? Jakie firmy wystąpiły z roszczeniami, o których mowa w pkt 1? Jakie są rzeczywiste powody zejść przez generalnych wykonawców z placów budowy dróg? I jak zapewne państwo orientujecie się, do odpowiedzi na te trzy kluczowe pytania niepotrzebna jest szeroka reprezentacja wykonawców. I dlatego, organizując, planując to posiedzenie, zaprosiłem taką reprezentację, jaka dzisiaj jest na sali. Bo uważam, że resort i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma przygotowane odpowiedzi na tak sformułowane pytania. Dlatego prosiłbym pana ministra i jego zespół o udzielenie odpowiedzi na te pytania.

Może jednak najpierw pan minister i jego zespół udzielą odpowiedzi, a potem oddam panu głos.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ja w kwestii formalnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W kwestii formalnej – bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ja pozwolę sobie wykorzystać czas na odniesienie się do pańskich słów, do tego, co powiedział pan minister Rynasiewicz...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, miał pan głos w kwestii formalnej...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie, odniosę się w końcowej sekwencji, bo przysługuje mi głos, jak zawsze, na podsumowanie dyskusji. Zaś w części dotyczącej przebiegu dzisiejszego posiedzenia, to pragnę zwrócić uwagę panu przewodniczącemu i wszystkim, którzy mają wątpliwości, że trzy punkty zawarte we wniosku, określają tematykę tego posiedzenia. Trzy pytania zawarte we wniosku, ponumerowane od 1 do 3 zawierają tematykę tego posiedzenia. Uważam, że w ramach tych trzech pytań, panie przewodniczący, debata i dyskusja powinna się odbyć. I musi się odbyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tego akurat nie kwestionowałem. Mówiłem zupełnie o czym innym. Bardzo proszę panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, pan dyrektor Witecki odpowie bardzo precyzyjnie na te trzy pytania. Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę panie dyrektorze.

Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Lech Witecki:

Witam państwa. Skala roszczeń. Roszczenia, które są rozpatrywane na etapie kontraktowym – dotyczy to wszystkich umów na roboty budowlane państw reprezentowanych przez ambasadorów – ogółem to jest 4 mld 121...

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Przepraszam, panie dyrektorze. Mógłby pan mówić o wszystkich roszczeniach?

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

My odpowiadamy na zadane pytania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ja bardzo bym prosił o umożliwienie wypowiedzi. Bardzo proszę panie dyrektorze.

Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Lech Witecki:

Ogółem roszczenia wykonawców to jest 4 mld 121 mln zł, w tym odrzucone – około 2 mld 977 mln zł (one są niezgodne z warunkami kontraktów i ich akceptacja stanowiłaby

naruszenie ustawy – Prawo zamówień publicznych, a konsekwencją jest utrata dofinansowania, bo te projekty są współfinansowane ze środków Unii Europejskiej). W trakcie rozpatrywania mamy około 992 mln zł. Wycofane przez wykonawców – około 95 mln zł.

Roszczenia rozpatrywane w postępowaniu sądowym. Na obecnym etapie ogólna wartość sporu to około 2 mld 820 mln zł. I to tyle, jeśli chodzi o roszczenia.

Wykaz wszystkich firm, wszystkich generalnych wykonawców, według krajów pochodzenia – zgodnie z poleceniem Komisji Infrastruktury – dostaniecie państwo w materiałach. Ze wszystkich państw, w podziale na generalnych wykonawców robót budowlanych i konsultantów według krajów pochodzenia właściciela kapitału.

I ostatnie pytanie, co do przyczyn – cytuję – „zejścia" firm budowlanych z budów realizowanych przez GDDKiA. Mówimy o dziewięciu kontraktach, na których mieliśmy kłopoty. Chciałbym tylko przypomnieć skalę: 144 umowy zawarte na budowę dróg, z czego większość jest już zrealizowana.

Te przyczyny, które my widzimy, to: pierwsza – zły dobór partnerów konsorcjum, bo z reguły było tak, że jeżeli jeden partner konsorcjum wpadał w kłopoty (nie przez projekt realizowany dla GDDKiA, ale przez inne inwestycje, które realizował w tym samym czasie na innych projektach) to doprowadzało do kłopotów na kontrakcie, do trudności z mobilizacją wykonawcy, który generował kary na tym projekcie i w efekcie końcowym biznesmeni, którzy podpisali z nami umowę, jak sobie podsumowali karę, którą muszą zapłacić i ile faktycznie mają prac do wykonania, podejmowali decyzję o tym, że rezygnują z tego kontraktu.

Chciałbym jeszcze raz zwrócić uwagę na skalę tego zjawiska, bo budowanie takiej atmosfery – choć wszystkie projekty realizowane przez GDDKiA, których jest około 150, z których refundację mamy już na poziomie ponad 28 mld zł (to są pieniądze Unii Europejskiej przekazane na nasze konta) – jest daleko idącym uproszczeniem i w mojej ocenie nie odzwierciedla stanu faktycznego.

To, co jeszcze miało miejsce na kontraktach, na co nie zgadzaliśmy się, to próba zmiany warunków umowy w trakcie realizacji. Mamy prawo zamówień publicznych, mamy procedury Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które definiuje wydatki kwalifikowane i wydatki niekwalifikowane. Stąd nasze stanowcze „nie", jako Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, do zmiany zasad w trakcie gry, które w prosty sposób krzywdziłyby wszystkich tych, którzy być może oszacowali wszystkie oferty bez zmiany tych zasad i mogliby wygrać te przetargi, jeżeli ktoś nie określiłby swojej oferty w taki sposób, w jaki określił. Skutek takiej decyzji na „nie" był jeden – zerwanie umowy, czego doświadczyliśmy na tych 9 ze 144 projektów realizowanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

To, na co chciałbym zwrócić szczególną uwagę – błędy jakościowe. My wyłapujemy ogromną liczbę błędów jakościowych. Ta konieczność naprawy usterek i wad to kwota niebagatelna – ponad 640 mln zł. To jest szacowany koszt tych napraw. To jest niejednokrotnie zysk, który te firmy sobie zaplanowały przy realizacji tych inwestycji. To ma, w naszej ocenie, ocenie GDDKiA, bezpośredni wpływ na proces realizacji inwestycji i czasami na tę decyzję, która skutkowała zerwaniem umowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zgłaszał się pan poseł Jerzy Polaczek – bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja tylko chciałem się zapytać pana przewodniczącego, żeby mi to pan powtórzył. Pan w zakresie tego zwłaszcza trzeciego pytania, dotyczącego nasilającego się zjawiska zerwań umów, nie widzi potrzeby, aby w tego rodzaju posiedzeniach brali udział przedstawiciele środowisk zrzeszonych w szeroko rozumianym sektorze budowlanym i drogowym? Bo jeśli to jest tego rodzaju pana stanowisko, to myślę, że to jest świadectwo narastającej jednak groteski w zderzeniu tego świata rzeczywistego, który obserwujemy wszyscy, z jednak dość dobrym samopoczuciem.

Ja przypadkowo, otwierając dzisiaj jedną ze stron internetowych, natknąłem się na informację, iż na odcinku budowy autostrady A1 (Stryków-Tuszyn) wykonawca schodzi z budowy, nikt nie pracuje, pracownicy budowlani mówią, że mają 3 tygodnie

na uprzątnięcie terenu, a miesiąc wcześniej minister transportu, który wizytował tę budowę, stwierdził, że jest zadowolony z postępu prac.

Ja mam poczucie jednak narastającej tutaj nierzeczywistości w tym, co jest prezentowane w tej sferze oficjalnej. Ja rozumiem, że strona rządowa musi prezentować własne stanowisko. Ono może być odrębne i można na ten temat dyskutować. Zwłaszcza podejmując najbardziej głębokie, trudne i czasami dramatyczne kwestie merytoryczne i zdarzenia konkretne. Jeśli dochodzi do sytuacji takiej, że z jednej strony są uruchamiane gwarancje bankowe na zerwanych kontraktach w sposób, powiedziałbym, wyjątkowo szybki – a znam przynajmniej dwa przypadki, kiedy w wyniku zerwania umów państwo publicznie referowali opinii publicznej (dziennikarzom) choćby przykład A2 COVEC-u, gdzie były informacje o wysokim odszkodowaniu, a sprawa do dzisiaj prawdopodobnie się nie rozpoczęła, na A4 na zerwanym kontrakcie między Wierzchosławicami a Brzeskiem, gdzie prace wykonywała firma macedońska NDI. Tam półtora roku trwało doręczanie korespondencji do banku w Skopje, który udzielał gwarancji. To jest, powiedziałbym, ten drugi biegun tego, w jaki sposób w tym praktycznym życiu, w tej rzeczywistości, w której państwo się poruszają, pogłębiane są potężne kłopoty. Bo myślę, że wszyscy „jedziemy na tym samym wózku", gdyż pogłębiające się kłopoty sektora drogowego budowlanego wpływają również na kwestię wykorzystania środków i na wielokrotne nowelizacje stanu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego. Wpływa to też na rynek pracy, na kondycję finansową w ogóle polskich rodzin. I można by tu rozszerzać różne obszary wielowarstwowe tych skutków, które narastają w sposób gwałtowny.

Tak więc, jeśli pan przewodniczący uznał – wyrażam tu ogromne zdziwienie – że takiej potrzeby nie ma i zwłaszcza takich przykładów klasycznych nie można omówić z udziałem reprezentatywnych przedstawicieli tych środowisk, to ja uważam, że to jest tylko i wyłącznie pogłębienie tego zjawiska innego przekazu oficjalnego i tej sfery rzeczywistości, w której się wszyscy poruszamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Oczywiście, chciałem z całą mocą podkreślić, że przygotowując się do zorganizowania dzisiejszego posiedzenia z całą powagą analizowałem sytuację. Proszę jednak zauważyć, że w odpowiedzi udzielonej przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad – pana Lecha Witeckiego, mieliśmy informację, iż skala takich zdarzeń – na 144 zawartych umów – jest niewspółmiernie niska. To po pierwsze.

Po drugie. Chciałbym, aby pan poseł – pan minister także w przeszłości – zastanowił się przez chwilę – jaką z tych kilku firm wybrać, której szczególny przypadek tu rozpatrywalibyśmy? Cóż by to miało oznaczać? Jak czuliby się ci pozostali? To po drugie.

A po trzecie. Panie ministrze, jeśli pan próbuje karykaturalnie przedstawiać zorganizowanie dzisiejszego posiedzenia i prowadzenie debaty, to ja się wpiszę w tę atmosferę i powiem tak. My rzeczywiście wydawałoby się, że jedziemy na tym samym wózku, tylko że my jedziemy na wózku, który jest już pełen1524 km autostrad, a pański wózek... Niech pan sobie przypomni, jak pan był ministrem – po prostu nie zrobił pan nic, jeżeli chodzi o autostrady. Przerwał pan...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To jest kompromitacja, panie przewodniczący. Jeśli pan chce dalej tak prowadzić posiedzenia Komisji, to jest kompromitacja.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ja także zwracam państwu uwagę, żebyście nie przekraczali pewnych granic. Bardzo proszę, kto z państwa...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, protestuję przeciwko takiemu...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

A dwudziestokrotnie większe środki europejskie w tym okresie programowania do poprzedniego?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jeżeli chce pan zerwać posiedzenie Komisji, to niech pan powie wprost, a nie obraża ludzi.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja sobie nie życzę kłamliwych, haniebnych wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę zatem nie sugerować także mnie tego, co nie uczyniłem. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Z wypowiedzi pana ministra Rynasiewicza, pana przewodniczącego Żmijana i pana posła Litwińskiego wynika, że tak naprawdę to mamy jakieś omamy. Jakieś urojenia, bo jest naprawdę doskonale. Jest naprawdę doskonale i nie ma o czym rozmawiać. Mamy wspaniałą firmę, która się nazywa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i jest prowadzona przez doskonałych menadżerów, którzy wspaniale sobie radzą z zadaniami, jakie im powierzono. Wypadałoby więc tylko pogratulować panu ministrowi, Platformie Obywatelskiej za to, że tak dobrze oceniają to, co się dzisiaj w Polsce, w zakresie budowy dróg krajowych i autostrad, dzieje. Naprawdę trzeba państwu pogratulować dobrego samopoczucia. Ale czas rozliczeń przyjdzie. I zaklęcia, które tutaj padają i takie zwalanie na wszystkich winy, a nie dostrzeganie sytuacji – ja na razie nie mówię o błędach, tylko o sytuacji – przyniesie bardzo poważne konsekwencje.

Szanowni państwo, za tym listem ambasadorów, który był asumptem dzisiejszego spotkania, stoją firmy. I to nie chodzi tylko o te firmy, które tam są wymieniane. Tu chodzi o tysiące polskich firm, o tysiące polskich budowlańców, pracowników. Również o tych, którzy potracili pracę, którym nie zapłacono, którzy poschodzili z budów, których wygnano z budów. To są też fakty. Jeżeli panowie uważacie, że rzeczywiście nie warto na ten temat dyskutować, że to jest skala w ogóle niewłaściwa, żeby zajmować tym Komisję, to – panie przewodniczący – pana wola, jak pan tu podkreślał. To pan tu jest gospodarzem i może pan zamknąć posiedzenie i powiedzieć, że w zasadzie „już po robocie", spotkamy się przy następnej okazji.

Ale, szanowni państwo – ile, tak naprawdę, trzeba zbankrutowanych firm, ile bezrobocia, ile trzeba będzie zapłacić odszkodowań, żebyśmy usłyszeli choć raz nawet na tej Komisji, że jednak pewne błędy popełniliśmy, że może coś trzeba przemyśleć, coś trzeba zmienić w tym, co robiliśmy. Ale, jak na razie – mimo, że już dwa lata się spotykamy – jeszcze takich głosów i takiej elementarnej chęci do rozmowy ze środowiskiem nie usłyszeliśmy.

My musimy z racji Komisji organizować takie spotkania. Taka jest nasza rola i będziemy to dalej robić. Ale wydaje mi się, że państwo, jako instytucja publiczna, jesteście zobowiązani do tego, żeby nie tylko patrzeć na to czy słupki wam się zgadzają. Aczkolwiek one też się nie zgadzają, bo na pytanie, ile zostało wydane w ubiegłym roku na budowę dróg i autostrad w Polsce, prawie 2 miesiące trzeba było czekać, a odpowiedź nie do końca zgadzała się z tym, co mówiono wcześniej.

Szanowni państwo, chciałbym od pana dyrektora Witeckiego jednak usłyszeć, jaka jest wielkość roszczeń – i nie tylko tych, w stosunku do państw, które są wymienione w liście, tylko w ogóle roszczeń, bo są firmy z państw, które tego listu nie podpisały. Nie wnikam tu w to i nie będę tych państw wymieniał, bo to nie o to chodzi. Nam tak naprawdę chodzi o problem. Ten problem, który został podniesiony po raz kolejny. Bo w tym liście nie ma nic nowego. Nic, co by nas zaskakiwało. Nie ma tam żadnych „odkryć". To są rzeczy, o których mówiliśmy tu wielokrotnie i na które, tak naprawdę, nigdy nie było odpowiedzi.

Dzisiaj oczekujemy tej odpowiedzi. A tak naprawdę, bardzo pana proszę, panie dyrektorze, szczególnie o odpowiedź na pytanie trzecie z porządku obrad. Jakie w pana ocenie, osoby odpowiedzialnej – żeby to wybrzmiało, żeby to wszyscy usłyszeli – są przyczyny zrywania kontraktów, schodzenia z budów? I czy pan widzi potrzebę jakiś zmian w tym zakresie? Czy widzi pan potrzebę zmian w rozstrzyganiu przetargów jednym kryterium

– najniższą ceną? Pytam po raz kolejny i pan pewnie odpowie, po raz kolejny, że nie widzi takiej potrzeby, że tak jest najlepiej. Ale czy nie uważa pan, że to jest zachęta do zmowy cenowej? Bo jeżeli jeden parametr jest tylko oceniany, to naprawdę łatwo się umówić. Chyba, że wpuszczamy – różnie się to nazywa – okonia czy szczupaka do stawu i on deklaruje właśnie tą cenę najniższą, a potem ktoś inny będzie się martwił. Bo to przecież dzisiaj dokładnie tak wygląda. Tak to wygląda. I ja powiem, dlaczego tak to wygląda – bo takie rozwiązanie jest po prostu najbezpieczniejsze dla osób, które reprezentują zamawiającego. Podkreślam – reprezentują zamawiającego.

Oczywiście, najlepiej jednym parametrem – ceną. A jakie są tego skutki, to już nieważne. Bo nikt nas wtedy nie może rozliczyć, że popełniliśmy błąd. Nikt nas nie będzie rozliczał, że coś jest źle przygotowane. Całą odpowiedzialność, wszystkie ryzyka, spychamy na wykonawców, również projekty i ich jakość. Teraz – jeszcze lepsza metoda „zaprojektuj wybuduj", więc w ogóle już za nic nie odpowiadamy. Dajcie tylko najniższą cenę, zapłacimy i o resztę się martwcie. Będziemy was rozliczać. Weźmiemy albo nie weźmiemy do następnego przetargu. Bo szukamy teraz metod, żeby was wykluczyć. Przez zmiany w zamówieniach publicznych, przez różne tego typu sztuczki.

Mówimy o kolosalnych pieniądzach. Mówimy też o tym, co kształtuje wizerunek Polski i z zewnątrz i wewnątrz naszego państwa. Panowie za to wszystko odpowiadacie. Jeszcze miesiąc, dwa czy rok utrzymacie się na swoich stanowiskach i pewnie jeszcze zatrudnicie ileś tam kancelarii prawnych, które wezmą dobre pieniądze, żeby chronić wasze racje. Tak można zrobić. Tak jeszcze można jakiś czas, szczególnie przy ochronie politycznej. Ale czy o to tak naprawdę chodzi? Czy to jest cel – przetrwać jeszcze trochę? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan minister, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Wcześniej zgłaszali się jeszcze posłowie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To wcześniej się zgłaszał pan...

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Ale, panie pośle...Panie przewodniczący – ja, nie upominając się zbytnio o swoje racje, zmuszony jestem po pierwsze ponowić swój wniosek i stwierdzić, że był on jednak zdecydowanie zasadny, z powodów formalnych. A odnosząc się do tego, co przed chwilą – mam nadzieję, że działając w błędzie, a nie ze złą intencją – nawet nie chcę mówić, że zarzucił mi, ale przewidywał pan poseł Szmit, iż takie były moje intencje, chcę wyjaśnić, że z powodów formalnych powinniśmy nasze posiedzenie uznać za takie, którego porządek został wyczerpany. Natomiast uważam, że... zanim zaczniecie mnie krytykować posłuchajcie mnie do końca. Uważam, że należy – z uwagi na charakter tej problematyki i z uwagi na wymogi regulaminowe – odbyć je w innym terminie. Nie po to, żeby uciekać przed tą problematyką. Jeśli są jakieś zastrzeżenia co do składu, w jakim dyskutujemy, to będzie czas, żeby je wziąć pod uwagę.

Powiem również od siebie, że z uwagi na charakter, ale też i ciągłość urzędu i tzw. – tak to nazwę – pamięć instytucjonalną ale w odniesieniu do osób, chciałbym, aby na tym posiedzeniu był obecny pan minister Nowak. A jeśli dalej będą tutaj próby odwoływania się i cytowania np. wicepremiera Piechocińskiego, to również żeby był wicepremier Piechociński. Jeżeli mamy rozmawiać o tych, którzy są cytowani, to niech oni będą na sali. A w szczególności pan minister Nowak. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Rzońca, proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Nie po raz pierwszy na posiedzeniu Komisji dyskutujemy o problemie dróg i ja mam konkretne pytanie – prawdopodobnie do pana dyrektora Witeckiego. Czy wśród tych spornych spraw, które są w sądzie,

strona przeciwna podnosi kwestię, że generalna dyrekcja przy przygotowywaniu inwestycji i prowadzeniu ich nie przestrzegała FIDIC-u? Pytam, bo to się pojawiało w wypowiedziach firm, które schodziły z budowy dróg i podkreślały brak profesjonalizmu w przygotowaniu inwestycji. I to jest pierwsze pytanie. Czy tę kwestię podnoszą przeciwnicy generalnej dyrekcji?

Druga rzecz jest taka. W tej chwili generalna dyrekcja robi dziwne zabiegi ogłaszając przetarg np. na S19 w systemie „zaprojektuj i wybuduj" i przekazuje już wytworzoną przez siebie dokumentację tym firmom, które wygrywają przetarg. Inaczej mówiąc – generalna dyrekcja już zapłaciła za dokumentację, co dosyć dużo kosztowało, a teraz daje się tą dokumentację firmie, która wygrała przetarg i każe się jej, aby podpisała się pod tą dokumentacją – z czym są ogromne problemy. W efekcie pewnie będzie tak, że ta dokumentacja nie będzie przyjęta przez firmę, która wygrała przetarg, i będą nowe koszty związane z wytworzeniem dokumentacji w systemie „zaprojektuj i wybuduj". Czy takie sytuacje też miały miejsce przy poprzednich przetargach? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa jeszcze chce zabrać głos? Pan poseł Lassota, bardzo proszę.

Poseł Józef Lassota (PO):

Ja chyba po raz pierwszy zabieram głos na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, bo jestem nowym jej członkiem. Przysłuchuję się więc tym sprawom, które są znane ogólnie, ale widzę, że państwo rozważacie je bardzo szczegółowo. Ja właściwie nie mam pytania, ale będzie to taka refleksja z dzisiejszego posiedzenia.

Otóż, wydaje mi się, że Polska nie jest jedynym krajem – przynajmniej w Europie – która buduje drogi i autostrady. I zastanawiam się nad tym – bo można wszystko obronić od strony formalnej, ale jednak to jest poważny problem – że jeśli ambasadorzy sześciu państw zwracają się, to, myślę, oprócz jakiegoś partykularnego interesu, jednak wskazują na problemy systemowe. I zastanawiam się czy rzeczywiście nie ma takiej refleksji po stronie ministerstwa, po stronie generalnej dyrekcji, generalnego dyrektora – czy w całym procesie przygotowania i realizacji inwestycji jest wszystko w porządku po stronie zamawiającego? Moim zdaniem taka refleksja powinna jednak nastąpić wreszcie. Bo nie jest możliwe w moim przekonaniu – nie mówię już o tych firmach zagranicznych – żeby jednak dziesiątki czy więcej polskich firm, chociażby podwykonawców...a znam przykłady, które analizowałem bardzo dokładnie, gdzie wydaje się, iż generalna dyrekcja, co najmniej, nie traktuje tych przedsiębiorstw jak partnerów.

A proszę państwa, w każdym przedsięwzięciu – obojętnie czy to jest strona rządowa, która ma mocną pozycję, czy ktoś inny – to jednak, jeśli jest umowa, to trzeba się traktować jak partnerów, a nie wykorzystywać swoją mocną pozycję. Dlatego wydaje mi się, że jednak jakaś refleksja gdzieś powinna w końcu nastąpić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan minister, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Strona rządowa dostosowała się do uzasadnienia przedstawionego przez pana przewodniczącego Adamczyka. My mamy przygotowany bardzo obszerny materiał. Ja będę się tu odwoływał do wystąpienia pana przewodniczącego Adamczyka. Pan przewodniczący Adamczyk nie życzył sobie prezentacji w dniu dzisiejszym i ja się do tego odniosłem. I powiedziałam również państwu, że ten materiał przygotowany na posiedzenie dzisiejszej Komisji przekażemy oczywiście do Komisji i zapoznacie się szczegółowo, i będziecie mogli odnieść się do tych kwestii.

My precyzyjnie odnieśliśmy się do oczekiwań wnioskodawcy. Myśmy się naprawdę precyzyjnie odnieśli do oczekiwań. To nie my organizujemy, akurat w przypadku posiedzenia Komisji sejmowej, płaszczyznę do debaty czy sposobu tej debaty. To organizuje Komisja odpowiadając na wniosek dotyczący posiedzenia w trybie art. 152 ust. 2.

Dlatego też, szanowni państwo, idąc za wystąpieniem posła wnioskodawcy – taka była nasza odpowiedź. Jeszcze raz powtórzę – takiego sposobu tworzenia „okrągłego stołu",

przy którym mamy dyskutować o problemach polskich firm budowlanych zajmujących się budową dróg i autostrad, kiedy jednoznacznie się stwierdza, że ministerstwo jest skompromitowane, podobnie jak generalna dyrekcja, my nie przyjmiemy. Nie ma takiej rozmowy. Okrągły stół może się odbywać wtedy, kiedy się wszyscy szanują i kiedy wszyscy do siebie zwracają się w sposób normalny. Oczywiście możemy mieć ocenę, że popełniono wiele błędów, ale trzeba rozmawiać normalnie: dobra, chcecie rozmawiać, to przyjmiemy wszystkie argumenty każdej ze stron na spokojnie. I wtedy można rozmawiać. I tu odnoszę się do tej części posiedzenia Komisji, która miała dotyczyć określonego tematu przywołanego w uzasadnieniu przez posłów wnioskodawców.

Natomiast co do tego czy my mamy refleksje, czy nie mamy refleksji – to jest jakby inna sprawa. Bo oczywiście, że mamy i że się nad tym zastanawiamy. Zastanawiamy się nad każdym elementem procesu inwestycyjnego, poczynając od kwestii dotyczących samej ustawy o zamówieniach publicznych, całego procesu inwestycyjnego, robót zamiennych, wszelakich działań, które są na każdym etapie inwestycji. I oczywiście do wielu firm zwróciliśmy się w tej sprawie, żeby wyraziły swoje zdanie. Bo to nie jest tak, że my oczekujemy jednej, jednoznacznej wykładni, którą przedstawia generalna dyrekcja. My chcemy również rozmawiać z rynkiem. Tak zresztą, jak mówił o tym w cytowanym piśmie pan premier Piechociński. Tu pełna zgoda – taki dialog musi być zdecydowanie lepszy.

Pan przewodniczący Szmit odnosił się do tego czy my jesteśmy w stanie przyznać się do błędu, czy nie jesteśmy w stanie przyznać się do jakiegoś błędu. Spokojnie mogę powiedzieć, że na pewno, jeśli chodzi o dialog z przedstawicielami firm, generalnie z wykonawcami – mówię teraz o stronie rządowej, nie o generalnej dyrekcji – musimy to poprawić. Co do tego nie ma żadnej wątpliwości.

Musimy też jasno powiedzieć, czego państwo oczekiwaliście. My na początku byliśmy przygotowani na dyskusję bardzo szeroką, a usłyszeliśmy, że nam czegoś nie wolno na posiedzeniu Komisji. I myśmy się do tego dostosowali. Teraz, jak dyskusja trwa dłużej, to państwo oczekujecie takiej dyskusji. My jesteśmy do niej przygotowani. Możemy dyskutować. Możemy mówić o każdym elemencie procesu inwestycyjnego. Nawet na tej Komisji – to jest państwa decyzja – ale nie w takiej formule, że jest jednoznaczna opinia posłów wnioskodawców, przedstawiona przez pana przewodniczącego Adamczyka, co do działań generalnej dyrekcji i personalnie dyrektora Witeckiego. To jest nie do przyjęcia. Później mamy przedstawienie z obrażaniem się i oczywiście nagrania w telewizji. I przekaz tej Komisji wiem jaki będzie, i wiem kto w tej telewizji będzie mówił o tej Komisji. Mówię to wyraźnie i jasno – bo tak będzie. Wy też doskonale o tym wiecie. Więc albo tak, albo tak. Albo jest dialog, albo jest udawany dialog i „stawianie kogoś do kąta". Jak ma być stawianie kogoś do kąta, no to nie z nami. Bo my, oczywiście, dialog musimy prowadzić. My to rozumiemy, ale nie chcemy uczestniczyć w przedstawieniach.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję. Nawiązuję do tego dialogu. Przed chwilą pan minister powiedział – rozmawiajmy. Ale nie takim językiem, jaki zaprezentował pan przewodniczący w stosunku do pana posła Polaczka. To po prostu jest obrażające. Tak nie możemy dyskutować. To właśnie jest ten język, który tutaj zaproponowaliście państwo.

Do wniosku pana posła Litwińskiego chętnie przychyliłbym się, bo był sensowny, żeby był i minister Nowak i pan wicepremier Piechociński. Myślę, że dyskusja byłaby wzbogacona i to jest w zasadzie „okrągły stół", który mógłby być.

Tutaj pan chciał zabrać głos ze strony...

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Jeżeli oczywiście pan przewodniczący pozwoli, bo teraz ja, jako przedstawiciel...

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

I na tym bym zakończył.

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Jarosław Duszewski, jako przedstawiciel byłego koncernu współpracującego z Generalną Dyrekcją, dzisiaj już tylko Polak...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ja bardzo proszę...

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Dlatego się pytam pana przewodniczącego czy mógłbym zabrać głos. Bo to, co dzisiaj tu usłyszałem – radość generalnej dyrekcji, radość pana ministra z tego, jak jest dobrze w naszym kraju, to proszę panowie, żebyście pokazali jedną firmę. Nie mówmy: zagraniczne, polskie, mówmy: jedną firmę, która zarobiła na kontraktach drogowych z generalną dyrekcją. Takiej firmy nie ma.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy nie zauważył pan, że...

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Ja, panie przewodniczący, rzadko bywam...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

...nie zachowuje się pan zgodnie z regulaminem...

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Nie, bo nie jestem posłem, ale człowiekiem, którego...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo pana proszę...

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

...krew zalewa, kiedy słyszy nieprawdę. Czy będę mógł, panie przewodniczący cokolwiek powiedzieć? Czy ta Komisja jest tylko i wyłącznie dla posłów? Czy my, ludzie z branży jesteśmy tu w ogóle niepotrzebni? W takim układzie mam przygotowane wystąpienie o tym wszystkim, co pan dyrektor Witecki mówił, o tym wszystkim... o nieprawidłowościach, o których pan minister mówi, że wszystko jest bardzo dużym sukcesem. Chciałbym, w takim układzie złożyć to do Komisji, żeby wszyscy członkowie Komisji i parlament polski zapoznali się z nieprawidłowościami, z oszukiwaniem nas wykonawców i państwa posłów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W tej chwili zachowuje się pan nie tylko już nieregulaminowo, ale niegrzecznie. Ja proszę pana, żeby pan nie zabierał głosu dopóki panu tego głosu nie udzielę. W tej chwili wykorzystał pan... Już w tych kilku zdaniach obraził pan pana dyrektora nazywając go czy określając, że oszukał. No, coś tu się niedobrego dzieje.

Wracam do wypowiedzi pana posła Wojtkiewicza. Panie pośle, pan poseł Jerzy Polaczek były minister po prostu w karykaturalny sposób pozwolił sobie – i na to nie zwróciliście uwagi – zakpić, że ja nie zauważam potrzeby obecności wykonawców w związku z trzecim pytaniem. Więc ja w karykaturalny sposób powiedziałem, że to jest ten sam wózek, tyle tylko, że jeden jest pełny, a drugi pusty. Na jednym są autostrady, a na drugim nie ma. I nie obrażajcie się. To jest po prostu moja riposta. Przepraszam pana Jerzego Polaczka, ale takie...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Będę się zachowywał symetrycznie, panie przewodniczący, w stosunku do tego, jak pan się zachowuje do mnie, jako posła członka Komisji Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam pana...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zapowiadam tu tylko, że będę korzystał częściej z tego, co jest do dyspozycji posła tutaj.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jasne. Bardzo dziękuję. Bardzo proszę. Mnie też nie było miło słuchać pańskiej wypowiedzi, ale musiałem. Kto jeszcze z państwa posłów? Pani poseł Anna Paluch, bardzo proszę. Przepraszam, jeszcze chciałem zapytać kto z państwa, bo będę zamykał listę mówców.

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Czy my możemy się zgłaszać, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy byliście panowie zaproszeni na dzisiejsze posiedzenie?

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Byliśmy, potem nie byliśmy i jesteśmy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przez kogo byliście zaproszeni?

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Panie przewodniczący, ja nigdy nie wchodzę oknem. Dostaliśmy zawiadomienie, że prezydium Komisji w piątek ustaliło, iż będą zaproszeni m.in. ja – Jarosław Duszewski dawny szef koncernu Alpine wyrzuconego i zbankrutowanego przez generalną dyrekcję, i inni przedstawiciele środowisk, które walczą o to, żeby w końcu prawda, iż nikt w Polsce nie zarobił na kontraktach drogowych, wyszła na jaw. Panie przewodniczący, nie ma wózka pustego czy pełnego. Jest tylko tragedia...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo...

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Wózek jest już rozjechany.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo pana proszę...

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

I dlatego chciałbym się zapytać...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo pana proszę o wyłączenie mikrofonu.

Przedstawiciel Alpine Bau w Polsce Jarosław Duszewski:

Dziękuję bardzo. To jest parlament polski.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy ktoś jeszcze, oprócz pani poseł Anny Paluch chce zapisać się na listę mówców? Nie ma. Zamykam listę mówców. Pani poseł Anna Paluch, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo. Przysłuchuję się tym obradom z wielkim niesmakiem. Panie przewodniczący, to są może ciężkie słowa, które pan ode mnie usłyszy, ale prawdziwe. Takie, do których jestem głęboko przekonana. No, niestety, po zmianie na stanowisku przewodniczącego Komisji poziom prowadzenia obrad Komisji Infrastruktury spadł drastycznie. Wcześniej była przynajmniej jakaś troska o to, żeby każdemu dać się wypowiedzieć, o zachowanie merytorycznego klimatu i jakiegoś poszanowania dla rozmówców. W tej chwili to jest – przepraszam za wyrażenie – „Stanisław Żmijan kontra reszta świata". Pan nas, jako Sejm, jako Komisję kompromituje. I oczekuję od pana, jako członek tej Komisji od lat pięciu, zmiany sposobu prowadzenia obrad, respektowania, niedyskutowania z każdym kolejnym zabierającym głos. To nie jest pana obowiązek czy uprawnienie, żeby dyskutować z każdym kolejnym zabierającym głos. Pan ma udzielać głosu i organizować prace Komisji. To jest pierwsza rzecz i uwaga natury ogólnej, co do tego, w jaki sposób pan swoje obowiązki wypełnia, a właściwie kompromituje Komisję.

Teraz kwestia druga, czyli porządku dzisiejszych obrad. Otóż, oczekuję, jako poseł, jako osoba w końcu wybrana do reprezentowania swojego elektoratu i wypełniająca swoje obowiązki, zgodnie z ustawą o wykonywaniu mandatu posła i senatora, że pan będzie bardziej respektował...już panu nie będę „wykłuwała oczu" tym, że jest pan członkiem partii, która ma „obywatelska" w nazwie, więc powinien pan mieć więcej szacunku dla obywateli. A tutaj mamy do czynienia z sytuacją, że kilku obywateli, którzy się starali wykonywać jakoś właściwie swoje powinności, swoje obowiązki, swoją pracę zawodową, usiłuje na posiedzeniu sejmowej Komisji dojść do głosu, a pan to z uporem godnym lepszej sprawy i w stylu poniżej wszelkiej krytyki i wszelkich zasad i norm, pan tę dyskusję tłumi i usiłuje zakneblować przedstawicieli społeczeństwa, którzy mają prawo brać udział w posiedzeniu komisji i wyrażać swoje poglądy. To jest po prostu kompromitacja. Nas, jako Komisji. Już nie powiem, że pan kompromituje swoje ugrupowanie. Oczekuję, że obrady Komisji będą prowadzone w sposób przyzwoity, oględny i sprawny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście zastosuję się do sugestii pani poseł pod jednym warunkiem, że będziemy rozmawiać o problemach związanych z tematem posiedzeń, bez wycieczek pod adresem przewodniczącego. I tylko tyle.

Poseł Anna Paluch (PiS):

I znowu „Stanisław Żmijan kontra reszta świata".

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk w końcowym wystąpieniu w imieniu wnioskodawców. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, zanim to uczynię, bardzo proszę o udzielenie głosu stronie społecznej, która dzisiaj jest reprezentowana na tej sali przez m.in. prezesów stowarzyszeń. Bardzo proszę o udzielenie tego głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Już mówiłem – sposób procedowania został dzisiaj na tym posiedzeniu ustalony. W związku z tym, nie zmieniam tego sposobu. Dlatego proszę panie przewodniczący o zabranie głosu w słowie końcowym.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. No, smutno mi bardzo, że wprowadza pan standardy dotychczas niespotykane w pracach sejmowej Komisji Infrastruktury. Jestem jej członkiem, uczestniczę w posiedzeniach od ośmiu lat, od 2005 r. Takie sytuacje, jak dzisiaj, nie miały miejsca. Rozumiem, że coś się w życiu kończy i kolejny etap się zaczyna. Bardzo mi przykro, że dotyczy to sejmowej Komisji Infrastruktury. Ja wielokrotnie byłem w sporze z obecnym ministrem Zbigniewem Rynasiewiczem, który był wówczas przewodniczącym sejmowej Komisji Infrastruktury, ale nie było takich przypadków jak dzisiaj i tak – mogę to powiedzieć wprost, panie przewodniczący – skandalicznych posiedzeń. Przede wszystkim przewodniczący nie obrażał innych posłów. Ponadto, jak powiedziała pani poseł Anna Paluch, pan przewodniczący Rynasiewicz pozwalał prowadzić debatę w związku z każdymi problemami, dotyczącymi polskiej infrastruktury, polskiej gospodarki.

Pan tą debatę tłumi. Nie może być zgody, panie przewodniczący na takie podejście do problemu. Ja apeluję do pana w tym ostatnim słowie, w imieniu wnioskodawców, o to, aby pan zmienił sposób prowadzenia tejże Komisji. Apeluję do pana, żeby pan stworzył możliwość debaty i dialogu. Pan rości sobie prawo do wyłącznego interpretowania i wyłącznie właściwego interpretowania wniesionych wniosków.

Panie przewodniczący, jeżeli pan by przeczytał uważnie drugi akapit wniosku, który w imieniu wnioskodawców złożyłem na pana ręce, to okaże się, że już w tym drugim akapicie mówimy o problemach dotyczących realizacji inwestycji drogowych w Polsce. Ale gdyby pan chciał naprawdę szczerze prowadzić tą debatę, to skupiłby się pan na trzech pytaniach, panie przewodniczący, interpretując ten wniosek. Bo mówił pan,

że panu bardzo przykro. A mnie jest jeszcze bardziej przykro, bo bardzo wysoko pana ceniłem i cenię, jako fachowca budownictwa drogowego. I dziwię się panu, że pan „człowiek z branży" nie pozwala tej debaty branżowej tutaj prowadzić. Temu się dziwię. Bo, panie przewodniczący, jest kwestią interpretacji co czynimy głównym tematem i przesłaniem dzisiejszego posiedzenia. Ja nie będę się odnosił, nie będę oceniał wystąpień. Myślę, że już indywidualnie jakoś będę się starał perswadować panu ministrowi Rynasiewiczowi, że jednak mąż stanu, minister obecny na posiedzeniu Komisji nie jest już jej przewodniczącym. Ale do tego wystąpienia pana ministra odniosę się już po zakończeniu tego posiedzenia Komisji. Zbyt pana Zbigniewa Rynasiewicza szanuję, aby tutaj taką otwarta polemikę prowadzić.

Ja zapewniam państwa, pana, panie przewodniczący, że jak najszybciej stworzymy płaszczyznę debaty i dyskusji. I o problemie, o którym powinniśmy dzisiaj mówić, będziemy mówili już niebawem. Nie „pozamiatacie nic pod dywan". I cokolwiek by pan nie robił, jakkolwiek by się pan nie wysilał, panie przewodniczący, to osoby, które dzisiaj są obecne na tej sali, zabiorą głos. I powiedzą to, czego pan nie pozwolił powiedzieć dzisiaj. Do tego doprowadzimy. I będziemy konsekwentnie realizowali ten plan. Jeżeli posiedzenia Komisji Infrastruktury będą w części zwołane zgodnie z planem pracy, to w drugiej części będą zwoływane na podstawie art. 152. Bo mamy o czym mówić. My się nie boimy o tym mówić. Mało tego, uważamy, że trzeba o tym dzisiaj mówić. Nie chowajcie państwo głowy w piasek. Jeżeli opozycja przebarwia pewne zjawiska, to mówmy o tym i wskażcie, gdzie przebarwia, gdzie nie mamy racji. Ale nie zatykajcie ludziom ust.

Jeżeli, panie ministrze – ja odniosę się tylko do tej części, o której kilkakrotnie pan wspominał – powoływał się pan na to, że prosiłem pana dyrektora Witeckiego, aby tą część publicystyczną przekazał bezpośrednio posłom, to miałem na myśli już zwyczajowe bez mała czasami i godzinne wystąpienie szefa generalnej dyrekcji w takich właśnie sytuacjach. Miałem nadzieję, że wykorzystamy dzisiejszy czas szczególnie do debaty. Że pozwolimy sobie zadawać pytania i oczekiwać odpowiedzi na te pytania. Że pozwolimy sobie na tyle wykorzystać dzisiaj dany nam czas, aby zastąpić kolejne prezentacje – jakich było już wiele – konkretną debatą i dyskusją. Jeszcze raz powtarzam, żeby strona rządowa uświadomiła posłów opozycji: tutaj nie macie racji, a tutaj faktycznie popełniliśmy błędy. A dzisiaj wykopaliście rów. A poza tym rowem wybudowaliście potężny mur. A w rowie – woda. I to są zasieki, których, być może, w najbliższym czasie przekroczyć nie będzie można. Tylko problem polega na tym, że nie tak, jak dotychczas – z jednej strony rząd, a z drugiej posłowie opozycji. Nie, teraz z jednej strony rządzący, a z drugiej strony cała reszta świata. Czyli nie tylko posłowie opozycji, ale przedsiębiorcy, ale także ci, którzy w dziesiątkach tysięcy tracą pracę.

Bo przecież jeśli dzisiaj mówimy o stanie gospodarki, to nie można oddzielić sytuacji w drogownictwie od stanu naszej gospodarki. A to przecież dziesiątki tysięcy miejsc pracy. To nie tylko kwestia udowodnienia sobie, kto ma rację. To przede wszystkim próba szukania powodów, dla których stan dzisiaj jest taki, a nie inny. To nie jest próba eliminacji ani dokładania komukolwiek, bo nie było to intencją, która przyświecała zwołaniu tejże Komisji.

Bo, panie przewodniczący – odwołam się jeszcze do prezydium – gdyby pan wydał zgodę – tak się pierwotnie wydawało, że tak będzie – i zaprosił środowisko, to dzisiaj o tej porze kończylibyśmy praktycznie debatę, bo po dwóch godzinach czas salę zamykać. Bo chyba na dwie godziny ta sala jest wynajęta. I mielibyśmy za sobą debatę rzeczową. Natomiast brnięcie w taką ścieżkę, w taki ślepy zaułek: nie zaprosimy gości, nie będziemy mieli debaty, nie będziemy mieli kompromitacji, nie będzie nas można kopać itd., itd., powoduje taką sytuację, jak dzisiaj.

Dlatego apeluję do pana i apeluję do wszystkich posłów, abyśmy nie zamykali sobie drogi do konkretnej debaty. Do konkretnej merytorycznej debaty. I jeszcze raz powtarzam, że nie ma pan, panie przewodniczący, patentu na to, żeby w sposób jednoznaczny interpretować złożony wniosek. Bo gdyby pan, jako reprezentant branży drogowej, do niedawna jeszcze Wiceprezydent Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, dzisiaj był obecny na tej sali, to też chciałby pan zabrać głos. Ciekaw jestem, jak by się pan czuł, gdyby którykolwiek z posłów tutaj powiedział: nie, pan nie będzie mówił, pro-

szę pana. Pan tę branżę zna. Nie dziwiłbym się, panie przewodnicząc, gdyby dzisiaj była debata na temat transportu morskiego i wypowiedziałby pan te słowa. Ale bardzo się dziwię, że pan, człowiek nie tyle branży drogowej co środowiska drogowego od czasów szkoły – bo przecież branża drogowa to całe pańskie życie – knebluje dzisiaj usta tym, którzy na temat sytuacji w branży drogowej chcieli mówić.

Ja – mówię to jeszcze raz – mam nadzieję, że spotkamy się niebawem na posiedzeniu. I co mogę państwu obiecać? Otóż, zgodnie z nowymi zwyczajami wprowadzonymi przez pana przewodniczącego, sformułujemy wniosek bardzo precyzyjnie. Mało tego, rozpiszemy w tym wniosku harmonogram posiedzenia Komisji. Nie tylko porządek obrad, ale harmonogram. I wskażemy kto – bo uważamy to za konieczne – ma zabrać głos. Będziemy precyzyjni, nie damy żadnej możliwości nadinterpretacji. Nie pozwolimy na to, aby którykolwiek z posłów – przepraszam tych, którzy tutaj animują życie po stronie koalicji rządzącej – bał się, że coś mu się stanie, bo pozwolił sobe na jeden krok za daleko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysłuchałem z pokorą tych wszystkich sugestii. Chcę tylko powiedzieć, że wypełniliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Mówiłem wcześniej, odnosząc się do wniosków i zarzutów na początku dzisiejszego posiedzenia, że spotkanie i debata na temat kondycji drogownictwa może mieć miejsce, będzie miała miejsce. Wtedy na pewno będzie zaproszona – mówiłem to wyraźnie – strona społeczna i na pewno nie będzie żadnych ograniczeń. Jednak na prezydium rozmawialiśmy, że dzisiejsze posiedzenie ma charakter inny, zresztą zgodnie z wnioskiem, więc dlatego szeroka reprezentacja po prostu dzisiaj nie była wskazana.

Szanowni państwo, wobec wyczerpania porządku, zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za udział.